第　９　次
角田市交通安全計画

～交通事故のない社会を目指して～

平成２４年３月

角田市交通安全対策会議

目　　　　　　次

ま　え　が　き

　昭和２０年代後半から４０年代半ばまで、道路交通事故の死傷者数が著しく増加したことにより、交通安全の確保が大きな社会問題となり、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和４５年６月、交通安全対策基本法（昭和４５年法律第１１０号）が制定された。
　これに基づき、昭和４６年以降、８次にわたる宮城県交通安全計画が作成され、本市においてもこれまで交通安全計画を策定し、関係機関・団体等と連携を図り、各般にわたる交通安全対策を強力に実施してきた。
　宮城県では、昭和４７年に過去最高の死者数２９５人を記録したが、その後昭和５４年に初めて１４８人と半減し、平成２０年には昭和３２年以来、５２年ぶりに二桁となる９５人まで減少し、第８次宮城県交通計画で掲げた２４時間死者の抑止目標であった「９７人以下」を２年前倒しで達成した。さらに、平成２２年には８０人とピーク時の３割以下まで減少した。
　しかしながら、本市における、道路交通事故による死傷者数は、平成１８年から平成２１年までは減少傾向にあったが、平成２２年に増加した。今後の「くるま社会」の進展を考えれば予断を許さない状況にある。また、鉄道交通事故においては、事故件数は増加傾向にこそないものの、ひとたび交通事故が発生した場合には、多数の死傷者を伴う重大な事故となるおそれがある。
　このような状況から、交通事故の防止は従来にも増して、市並びに関係機関、団体等、更には、市民一人一人が全力を挙げて取り組まなければならない重要な課題となっており、人命尊重の理念の下に、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を一層強力に推進していかなければならない。
　このような観点から、この交通安全計画は、交通安全対策基本法第２６条第１項の規定に基づき、平成２３年度に策定し、平成２４年度から平成２７年度までの４年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定め、これらを強力に推進する。

計　画　の　基　本　理　念

１　交通事故のない社会を目指して

交通の安全のための施策を講ずるに当たっては、人命尊重の理念に立つことはもちろんのこと、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、交通事故及びこれによる死傷者根絶を目指す立場から、 経済社会情勢の変化を踏まえつつ、交通事故の実態に対応した安全施策を講じていく必要がある。

２　人優先の交通安全思想

文明化された社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが存在しなければならない。交通に関して、道路において、自動車に比較して弱い立場にある歩行者、並びに、高齢者、身体障害者等の安全を確保することが必要となる。このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していく必要がある。

３　施策推進の基本的な考え方

本計画においては、前記のような観点から、交通社会を構成する「人間」、車両等の「交通機関」及びそれらが活動する場としての「交通環境」という３つの要素について、それら相互の関連を考慮しつつ、交通事故の科学的な調査分析や、交通安全対策に関する効果評価・予測等の成果をも踏まえ、適切かつ効果的な施策を総合的に策定し、かつ、これを市民の理解と協力の下、官民一体となって強力に推進することを基本として、本計画を作成するものとする。

第１　人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、取り締まりの強化、運転管理の改善、労働条件の適正化等を図るものとする。また、交通社会に参加する市民一人ひとりの交通安全思想の高揚と交通安全意識のかん養を図ることがきわめて重要であることにかんがみ、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。

第２　交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すものとの前提の下で、それらのエラーが事故に結び付かないように、不断の技術開発によってその構造、設備、装置等の安全性を高めるとともに、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ高い安全水準を維持させるための措置を講じ、さらに、必要な検査等を実施し得る体制を一層充実させるものとする。

第３　交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策等を図

るものとする。また、交通環境の整備に当たっては、特に、人優先の考えの下、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとする。

これら三要素を結びつけるには、三要素それぞれの施策効果を高める情報の役割が重要であることから、情報の収集・提供、情報通信技術の活用等を積極的に進める。さらに、事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、また、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図る。特に、犯罪被害者等基本法（平成１６年法律第１６１号）制定を踏まえ、交通の安全の分野においても一層の被害者支援を図るものとする。

また、交通事故防止のためには、国の地方行政機関、県及び市、関係民間団体等が緊密な連携の下に施策を推進するとともに、市民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから、県及び市の行う交通の安全に関する施策に計画段階から市民が参加できる仕組みづくり、市民が主体的に行う交通安全総点検、地域におけるその特性に応じた組織等により、参加・協働型の交通安全活動を推進するものとする。

交通の安全に関する施策は、このように多方面にわたっているが、相互に密接な関連を有するので、有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施することが肝要である。また、これらの施策は、少子高齢化、国際化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、交通事情等の変化に弾力的に対応させるとともに、施策の効果等を勘案して、適切な施策を選択し、これを重点的かつ効果的に実施するものとする。

さらに、交通の安全は、交通の需要や交通の円滑性・快適性と密接な関連を有するものであるので、自動車交通量の拡大の抑制等によりこれらの視点に充分配慮するとともに、沿道の土地利用や道路利用の在り方も視野に入れた取り組みを行っていくものとするほか、地震等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとする。

特に、東日本大震災（平成２３年３月１１日発生）による道路被害個所については、「角田市震災復旧・復興基本計画」に基づき、一刻も早い現状復旧を進めるものとする。

このほか、市民の日常生活を支え、ひとたび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図るとともに、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、関係機関がその実施状況を確認する（※）運輸安全マネジメント評価を充実・強化するものとする。

※　運輸安全マネジメント評価=　運輸安全マネジメント制度は、平成 17 年度に起きたヒューマンエラーによる事故の多発を受けて創設された制度で、平成 18 年 10 月より開始されています。

(1)　鉄道・自動車・海運・航空の運輸事業者が、経営トップから現場まで一丸となっ

て、いわゆる「PDCA サイクル=業務計画の作成、計画に則った実行、実践の結果を目標と比べる点検、そして発見された改善すべき点を是正する 4 つの段階を繰り返すことで、段階的に業務効率を向上させることができる。」の考え方を取り入れた形で安全管理体制を構築し、その継続的取組みを行う。

(2) 事業者が構築した安全管理体制を国が評価する「運輸安全マネジメント評価」を実施する。

このことにより、運輸事業者の安全風土の構築、安全意識の浸透を図るというものです。運輸安全マネジメント評価において国は、社長、副社長、取締役といった経営管理部門から、安全管理体制等について直接インタビューを行い、関係する書類を確認します。いわゆる指導・処分といった性格ではなく、安全確保のための助言等を中心に事業者との対話を重視し、「安全管理規程に係るガイドライン」に基づき評価し、その取組みをより一層向上させるため、改善方策について助言等を行います。

本制度は、いわゆるＰＤＣＡサイクルによる取組みの向上を図るもので、保安監査と車の両輪となって実施することにより、運輸のより一層の安全の確保が図られております。

第１章　道路交通の安全

第１節　道路交通事故のない社会を目指して

安全で安心な社会を実現させ、高齢者、障害者等を含むすべての人々が、相互理解と思いやりをもって行動する共生の交通社会の形成を図ることが必要である。

私達は、人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指すべきである。積極的に交通安全対策を実施することにより、交通事故を減少させることができるのではないかと考える。また、今後とも、死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要がある。

交通社会に参加するすべての市民が交通安全に留意するとともに、より一層交通安全対策を充実していくことが必要である。

特に、交通事故死者数に占める歩行者の割合が高くなっており、人優先の交通安全思想の下、歩道の整備等により歩行者の安全確保を図ることが重要である。

行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割分担しながらその連携を強化し、また市民が、交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で積極的に参加し、協働していくことが有効である。

中でも、交通事故被害者等は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し、理解していることから交通事故被害者等の参加や協働は重要である。

さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要である。

なお、東日本大震災による、市内の道路及び鉄道網の被災に対しては「角田市震災復旧・復興基本計画」に基づく安全・安心まちづくりに併せて計画的かつ積極的に交通安全対策を推進する必要性がある。

第２節　交通事故のすう勢と交通安全対策の今後の方向

１　道路交通事故のすう勢

（１）　道路交通事故の現状

本市の交通事故の状況を見ると年によって多少の差はあるものの、やや増加の傾向にあり、予断を許さない状況であり、これまでにも交通安全計画を策定し、各般の交通安全対策を鋭意推進して、交通事故防止に努めているところである。

近年の交通事故の発生状況を見ると、その特徴は次のとおりである。

◆角田市内において

①　２９歳以下の若者及び６５歳以上の高齢者（主たる原因者）による事

故件数が全体の約半数を占める。

② 自動車乗車中の死傷者が、全体の８割を占める。

③ 市道で約半数が発生し、見通しのよい交差点（十字路）での事故が多い。

④ 朝の出勤時間帯が約２割を占める。

⑤ 水、木曜日で約４割を占める。

○ 市内の交通事故発生の推移（平成１８年～２２年）

人身事故の発生件数

区分		18年	19年	20年	21年	22年
人身事故	発生	162	150	133	98	144
	死者	3	3	1	1	2
	傷者	197	193	164	118	173

人身事故のうち、特定交通事故（５種類）の発生件数

区分		18年	19年	20年	21年	22年
※1 歩行者	発生	12	7	13	6	7
	死者	3	0	0	0	1
	傷者	9	7	14	6	6
※2 自転車	発生	18	25	17	11	26
	死者	0	2	0	0	0
	傷者	18	23	17	11	26
※3 子供	発生	7	10	12	5	13
	死者	0	0	0	0	0
	傷者	8	10	14	5	16
※4 高齢者	発生	24	25	29	19	35
	死者	1	1	1	1	1
	傷者	27	27	28	18	34
※5 高齢運転	発生	15	21	20	17	25
	死者	0	0	1	1	0
	傷者	23	30	24	21	27

※1 歩行者の事故…歩行者が交通事故によって死傷した事故をいう。

※2 自転車の事故…自転車乗用者（同乗者も含む）が交通事故に関係し、自転車乗用者が死傷した事故をいう。

※3 子供の事故…中学生以下の子供が交通事故に関係し、子供が死傷した事故をいう。

※4 高齢者の事故…高齢者が交通事故に関係し、高齢者が死傷した事故をいう。

※5　高齢運転者の事故…高齢運転者が、第１当事者になった事故をいう。注：軽車両の運転を除く。

◆宮城県内において

①　65 歳以上の高齢者の死者数が高水準で推移しており、全死者数の約５割を占めている。このうち高齢者の歩行中及び自転車乗用中の死者数が高齢者の死者数の６割以上を占めている。また、近年、高齢運転者による死亡事故件数が増加している。

②　16 歳から 24 歳までの若者の死者数が大きく減少しており、特に自動車乗車中の減少が顕著である。

③　最高速度違反及び飲酒運転による死亡事故件数が減少している。

近年の交通死亡事故が減少している理由としては、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、車両の安全性の確保、道路交通秩序の維持、救急・救助活動の充実等の諸対策が効果を発揮したことは言うまでもないが、定量的に示すことができる主な要因としては、次のものが挙げられる。

①　悪質・危険性の高い違反による事故の減少

②　シートベルト着用者率の向上に伴う致死率（自動車乗車中）の低下

③　危険認知速度（車両の事故直前速度）の低下

④　歩行者の法令違反の減少

⑤　車両の安全性の向上

（２）　道路交通を取り巻く状況の展望

本市の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、平成２２年９月「角田山元トンネル」の開通、そして東日本大震災の復興に伴い大幅な通過車両の増加、さらに車両保有台数、自動車走行台キロ数共に徐々に増加することが見込まれる。また、このような道路交通の量的拡大に加え、道路交通の質的変化も一層進むことが見込まれる。特に今後の高齢化の進行は、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられる。

（３）　道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、社会情勢の動向に伴い今後複雑に変化すると見込まれ、将来の交通状況については、正確には見極め難いところであるが、自動車台キロ数の伸び等事故発生の諸要因を一定の前提のもとに推定し、将来の交通事故を予測すると、歩行中及び自動車乗車中の事故や高齢者の死者数が増加するものと見込まれる。

２　交通安全計画における目標

【目標】　道路交通事故件数ゼロを目指す

本計画における最優先の目標は死者数の減少であるが、今後はさらに死者数減少を始めとする交通安全対策を実施するにあたり、事故そのものの減少や死傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、確実に減少させることを目指すものとする。

そのため、次に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進するものとする。

３　道路交通安全対策の今後の方向

量的・質的に変化していく道路交通を背景とした厳しい道路交通事故状況に対処していくためには、人命尊重の理念に立つことはもちろんのこと、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、交通事故及びこれによる死傷者をなくし、安全かつ円滑・快適な交通社会を実現することを目指して、経済・社会情勢の変化を踏まえつつ、交通事故の実態に十分対応した交通安全対策を積極的に推進する必要がある。

このため、あらゆる交通安全対策の出発点となる総合的事故調査分析や、交通安全対策の効果評価・予測等を充実し、これらに基づいて、効果的な交通安全対策を重点的に推進していくとともに、少子高齢化、国際化等の変化に対応した施策の展開が望まれる。

また、交通の安全の確保には、道路整備が欠かせないものとなっている。道路の整備にあたっては、これらの視点に十分配慮するとともに、沿道の土地利用や道路利用の在り方も視野に入れた取組みを行っていくものとするほか、防災の観点にも適切な配慮を行うこととする。

このような観点から、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、車両の安全性の確保、暴走族対策の強化、救助・救急体制の整備、損害賠償の適正化等の各般にわたる交通安全対策を充実し、官民の連携を一層緊密にしつつ、総合的かつ計画的に推進することとする。

特に、次の重点対策を強力に推進する必要がある。

（１）　少子高齢社会への対応

高齢化の進行に伴い、今後とも増加することが懸念されている高齢者の交通事故を防止するため、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進するほか、各種の普及啓発活動の推進や反射材の効果への理解及び反射材用品の普及を促進し、高齢者への交通安全意識の普及徹底を図る必要がある。

また、高齢者が主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの特性を理解

した対策を構築する。特に、後者については、今後、高齢運転者が大幅に増加することが予想されることから、高齢者が交通事故を起こさないようにするための対策を強化することが喫緊の課題である。

また、加齢による身体機能の変化があってもそれにかかわりなく、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいような都市や生活環境を設計するとの考えに基づきバリアフリー化された道路交通環境の形成が望まれる。

また、高齢化の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展である。安心して子どもを生み、育てることができる社会を実現するためには、子どもを交通事故から守る必要がある。

このため、子どもの安全を確保する観点から、通学路等において歩道等の歩行空間の整備を積極的に推進する必要がある。

（２）　交通安全教育の推進

幼児から高齢者に至るまでの一貫した交通安全教育の確保及び家庭、学校、職場、地域等の教育相互の有機的な連携を図るとともに、指導者の養成・確保、教材等の充実、参加・体験・実践型の教育の一層の推進を図る必要がある。

また、運転者教育に関しては、安全に運転しようとする意識の育成を図るべく、法定講習会を初めとする各種研修会等の充実を図る必要がある。

さらに、交通安全母の会等の地域活動を通じて、交通安全教育の徹底に努める必要がある。

（３）　安全運転の励行

交通事故の直接の原因とはなっていないが、過労、病気等の影響により正常な運転ができない状態での運転による交通事故も見受けられることから、運転者に対し、常日頃から健康管理を徹底し、運転者の安全運転を励行するための意識の高揚を図る必要がある。

また、運転を業とする者の過労運転等による交通事故が社会問題化していることから、自動車運転事業者等に対し、そのような事故を未然に防止するための適正な運行管理の徹底を図る必要がある。

（４）　飲酒運転の根絶

全国的に飲酒運転根絶気運が高まるとともに、飲酒運転事故の危険性や悲惨さが認識されていることから、市民が、家庭や職場等において、飲酒運転が重大な事故に繋がることを認識し、悪質・危険な飲酒運転の一掃を図るため、酒類を提供する飲食店等を含めた市民総参加による飲酒運転の根絶を目指した、真に効果が期待できる総合的な諸対策を推進する。

（５）　官民一体となった交通安全推進体制の確保

交通安全対策に関する行政及び民間団体の定期的な連絡協議の場の設置や官民の交通安全に関する各種情報の集約・提供体制の整備を図ることにより、市及び民間団体等による官民一体となった交通安全活動推進体制を一層強化するとともに、交通安全に関する市民あげての活動の展開や地域社会における住民参加型の自主的な活力ある交通安全活動を推進していく必要がある。

（６）　救助・救急体制の整備

交通事故による負傷者の救命を図るため、救助・救急体制、救助医療体制を整備、拡充する。

また、交通事故による負傷者の救命率を向上させるためには、事故現場に居合わせた関係者等による迅速かつ適切な応急手当が必要不可欠であり心肺蘇生法等の応急処置の普及に努める必要がある。

第３節　講じようとする施策

１　道路交通環境の整備

近年の交通事故の発生状況を状態別に分析してみると、自動車乗車中の事故に比較して歩行中の事故の減少割合が小さく、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を一層確保することが必要である。そこで、今後は、これまでの対策に加え、少子高齢化の社会情勢の変化に対応し、子どもや高齢者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、通学路生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を一層積極的に整備するなど、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備を推進する。

（１）　道路ネットワークの整備

ア　適切に機能分担された道路網の整備

①　通過交通の分散等と交通の効果的な分散により、市街化地域内における道路の著しい混雑、交通事故の多発等の防止を図るため、バイパス及び環状道路の整備を推進する。

②　幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備、また、区画道路におけるコミュニティ道路や歩車共存道路（歩道等の設置が困難な場合において、ハンプや狭さく等を組み合わせることにより車の速度を抑制し、歩行者等の安全な通行を確保する道路）等の整備を総合的に推進する。

イ　改設による道路交通環境の整備

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改設事業を強力に推進する。

① 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、既存の道路に歩道等の設置が困難な場合における小規模バイパスの建設などの道路交通の安全に寄与する道路の新設事業を推進する。

② 一般道路の新設・改設に当たっては、交通安全施設についても併せて整備することとし、道路標識、中央帯、車両停車帯、道路照明、防護さく等の整備を図る。

③ 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通安全の確保に資することから、交通の流れの実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹の設置、路上駐停車対策等を推進する。

（２） 交通安全施設等整備事業の推進

交通事故の多発している道路その他緊急に交通の安全を確保する必要がある道路について、総合的な計画の下に交通安全施設等を次の方針により整備を推進する。

ア 事故多発地点の重点的整備

① 自動車の交通の安全と円滑化を確保するため、交差点の改良を重点的に推進するほか、道路の構造などに応じて中央帯の設置、(※1) 視距の改良などの整備を推進する。

② 道路の構造及び交通の実態を勘案して、交通事故が発生する危険性が高い場所などに信号機を設置する。

③ 道路の構造、交通の状況などにより、交通の安全を確保するため必要な防護柵、道路標識、道路標示、区画線等を整備する。

イ 高齢者等の社会参加を支援する歩行空間等の整備

① 歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行を確保するため、歩行者等の交通事故が発生する危険性の高い区間等について、既存道路の拡幅等の改設事業による整備と併せて歩道及び自転車道等の整備を引き続き重点的に実施する。

また、高齢者及び身体障害者等の活動機会の増大に対応して、幅の広い使いやすい歩道等の整備、歩道段差の適切な切下げなどの整備を行う。

さらに、歩行者等の安全な通行を確保するための道路標識及び道路表示の設置については、(※2) 関係機関に要請する。

※1 視距=ドライバーが道路で見通すことが出来る距離。 自動車の交通の安全性・円滑性を確保する観点から必要とされる設計速度に応じ進行方向の前方に障害物等を認め、衝突しないよう制動をかけて停止することが出来る道路の延長を視距として定めている。

※2 関係機関=県道路交通環境安全推進会議等

② 幼児・児童の通行の安全を確保するため、歩道等の整備、押ボタン式信号機、歩行者用灯器等の整備、横断歩道等の拡充により通園・通学路の整備を推進する。

ウ 円滑・快適で安全な道路交通の確保

① 幹線道路において、交通の変動実態を的確に把握し、予想される変動に対応した信号抑制を行うため、信号機の高度化を推進する。

② 多数の路上駐車のため、安全で円滑な道路交通が阻害されている市街化地域内の道路において、交通安全施設としての駐車場、駐車場案内の整備を推進する。

（３） 効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑化を図り、道路網全体の中でそれぞれの道路の社会的機能、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通流・量の状況等地域の実態等に応じ、既存の交通規制を見直すなど規制内容をより合理的なものにするよう努め、効果的な交通規制を行う。

ア 地域の特性に応じた交通規制

主として通過交通の用に供される道路については、駐停車禁止、指定方向外進行禁止、進行方向別通行区分等交通流を整序化するための交通規制を、また、主として地域交通の用に供される道路については、一方通行、指定方向外進行禁止等を組み合わせ、通過交通を抑制するなど、良好な生活環境を維持するための交通規制を、さらに、主として歩行者及び自転車利用者の用に供される道路については、歩行者用道路、車両通行止め、路側帯の設置・拡幅等歩行者及び自転車利用者の安全を確保するための交通規制を強化する。特に、生活の場である住居系地区等においては、歩行者安全の確保に重点を置いた交通規制を実施する。

イ 安全で機能的な都市交通を確保するための交通規制安全で機能的な都市交通を確保するため、計画的に市街化地域における交通規制を推進し、交通流・量の適切な配分・誘導を図る。

ウ 幹線道路における交通規制

幹線道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通の状況等を勘案しつつ、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等について見直しを行い、その適正化を図る。

（４） 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を挙げてきた交通対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は十分とはいえずまた、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。このため、身近な生活道路等において、人の視点に立った交通対策を推進する。

ア　生活道路における交通安全対策の推進

道路管理者は、外周幹線道路の通行を円滑化し、住居系地区内への通過車両を抑制するため、交差点の改良等の外周道路対策を進めるほか、ハンプ、クランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、歩道の整備、歩行空間のバリアフリー化等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備する経路対策を推進する。

道路管理者は、関係機関と連携し、生活道路においても、歩行者・車両それぞれの通行区分の明示等を進め、歩行者・車両が共存する安全で安心な道路空間を創出するための取り組みを推進する。

イ　バリアフリー化をはじめとする歩行空間等の整備

高齢者、身体障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保するためユニバーサルデザインの考え方に基づき、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を整備し、高齢者、身体障害者等の通行の安全と円滑化を図る。

（５）　効果的で重点的な事故対策の推進

特に交通の安全を確保する必要がある道路について、交通安全施設等を重点的に整備することとし、安全かつ円滑・快適な交通環境の確立に向けた諸対策を推進する。

ア　地域に応じた安全の確保

交通の安全は、地域に根ざした課題であることにかんがみ、沿道の地域の人々のニーズや道路の利用実態、交通流の実態等を把握し、その特性に応じた道路交通環境の整備を行う。また、冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面対策として適時適切な除雪や凍結防止剤散布を実施する。

イ　重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生の原因について調査するとともに、発生要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより、当該事故と同様な事故の再発防止に努める。

（６）　総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑化を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、交通の状況や特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。

ア　秩序ある駐車の推進

道路環境、交通実態、駐車需要等の変化に伴い、より良好な駐車秩序を確立するため、時間、曜日、季節等による交通流・量の変化等の時間的視点と、道路の区間ごとの交通環境や道路構造の特性等の場所的視点の両面から現行規制の見直しを行い、駐車の効用にも十分配意して、個々の時間及び場所に応じたきめ細かな駐車規制を推進する。

イ　違法駐車締め出し気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び自動車保管場所の確保等に関し、市民への広報、啓発活動を行うとともに、関係機関、団体等の密接な連携を図り、住民の理解と協力を得ながら、違法駐車締め出し気運の醸成・高揚を図る。

（７）　災害に備えた道路交通環境の整備

ア　災害に備えた道路の整備

豪雨・豪雪、地震等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通を確保することとし、平成１６年の豪雨災害や平成２３年の東日本大震災等の大規模災害を踏まえ、大規模地震の発生時においても、被災地の救援活動や緊急物資輸送に不可欠な緊急輸送道路を確保するため、耐震性の向上に向けた道路構造物の補強等の防災対策を推進する。

イ　災害発生時における交通規制

災害発生時は、必要に応じて緊急交通路を確保し、それに伴う混乱を最小限に抑えるため、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施する。また、災害対策基本法（昭和３６年法律第２２３号）による通行禁止等の交通規制を的確かつ迅速に行うため、信号制御により被災地への車両の流入を抑制するとともに、迂回指示・広報を行い、あわせて、災害の状況や交通規制等に関する情報を提供する交通情報板等の整備を推進する。

ウ　被災地の交通安全対策

東日本大震災被災地の復興の本格化に伴い、大型トラック等の工事用車両の交通量増加が予想されることから、交通安全関係団体等と緊密に連携して市内における交通の安全を図る。

（８）　交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア　道路法に基づく通行の禁止又は制限道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、決壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和２７年法律第１８０号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。

イ　子供の遊び場等の確保子供の遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するため、児童遊園、農村公園等の整備を図り子供の遊び場等を確保する。

（９）　地域住民等と一体となった道路交通環境の整備

道路交通の安全は道路利用者の生活、経済・社会活動に密接に関係するため、対策の立案に当たって地域住民や道路利用者の意見を十分反映させる必要がある。また、地域によって道路環境や道路利用の実態及び交通の状況が異なることから、地域の実情を踏まえた道路環境の整備を

行う。

ア　道路交通環境整備への住民参加の促進交通の安全は、住民の安全意識により支えられていることから、安全で良好なコミュニティの形成を図るために、交通安全対策に関して計画段階から行政と住民一人ひとりの参加はもちろんのこと、関係民間団体等が連携し交通安全対策を推進する。

2　交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重の理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。交通安全教育・普及啓発活動については、市、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら地域ぐるみの活動が推進されるよう促す。特に交通安全教育・普及啓発活動に当たる専任の女性交通指導員や教職員の指導力の向上を図るとともに、地域における民間の指導者を育成することなどにより、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。また、参加・体験・実践型の教育方法を取り入れるとともに、教材の充実を図り、市民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努める。

（１）　段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア　幼児・児童に対する交通安全教育

①　幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目的とする。

②　幼稚園及び保育所等においては、家庭及び関係機関との連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面をとらえて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。

　これらの指導を効果的に実施するため、紙芝居、腹話術、視聴覚教材等を利用する等、わかりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材、教具の整備を推進する。

③　関係機関・団体は、幼稚園・保育所等において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、家庭における適切な指導、交通安全についての積極的な話し合い等が行われるよう保護者に対する交通安全講習会の実施等広報啓発活動を推進する。

④　その他、児童館においては、主として幼児を対象に遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進するとともに、母親クラブ等の組織化を促進し、その活動の強化を図る。

⑤　児童に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて

歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行するための意識及び能力を高めることを目標とする。

イ　中学生・高校生に対する交通安全教育

①　中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。

②　中学校においては、教科「保健体育」、道徳、学級活動・生徒会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急処置等について重点的に交通安全教育を推進する。

③　高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とする。

④　高等学校においては、教科「保健体育」、ホームルーム活動・生徒会活動等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、学校教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、交通事故の防止、応急処置等について、更に理解を深めさせるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う。特に、二輪車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、二輪車の安全運転を推進する機関・団体等と連携しながら、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、二輪車の実技指導等を含む交通安全教育を推進する。

ウ　成人に対する交通安全教育

①　成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。

②　自動車を使用する事業主は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、自動車安全運転センター安全運転中央研修所等における研修等の指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努める。また、市は、社会人を対象とした学級・講座などにおける交通安全教育の促進を図るなど、公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団

体による実践活動を支援する。

エ　高齢者に対する交通安全教育

①　高齢者に対する交通安全教育は、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

②　市は、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材、教具等の整備など指導体制の充実に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。

　また、関係団体、福祉関係者等と連携して、高齢者交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。特に、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に家庭訪問による個別指導、高齢者と日常的に接する機会を活用した助言等が地域ぐるみで行われるように努める。この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材の活用等交通安全用品の普及にも努める。

③　高齢者の交通事故防止のため、重点的に施策を講ずる必要のある地区を「高齢者交通安全推進モデル地区」に指定し、高齢者交通安全推進モデル地区推進委員等の民間ボランティアによる自主的な家庭訪問指導等の交通安全教育を集中的に推進する。

オ　身体障害者に対する交通安全教育

身体障害者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障害の程度に応じきめ細かい交通安全教育を推進する。

カ　外国人に対する交通安全教育の推進

　外国人に対し、我が国の交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的として交通安全教育を推進するとともに、最近の国際化の進展を踏まえ外国人向け教材の充実や交通マナー教室の開催など効果的な交通安全教育に努める。また、外国人を雇用する使用者等を通じ外国人の講習会等への参加を促進する。

（２）　効果的な交通安全教育の推進

　交通安全教育を行うに当たっては、受講者が安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

（３）　交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア　交通安全運動の推進

市民一人ひとりに交通安全思想の普及徹底を図り、交通ルールの遵守と正

しい交通マナーの実践を習慣づけるため、角田市交通安全都市推進協議会を中心として、春・秋の交通安全市民総ぐるみ運動を市民各層の参加のもとに幅広い市民運動を展開するとともに、交通事故等の実態及び地域の実情に即した交通安全運動を推進する。また、運動の実施に当たっては、創意工夫を凝らし、地域住民の自主的な参加のもとに活発な諸活動が有機的な連携のもとに継続的に行われるよう配慮する。

イ　交通安全活動の推進

市民一人ひとりの交通の安全に対する関心と意識を高め、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけるため、関係機関・団体が、密接な連携のもとに、家庭、学校、地域等に対し、交通事故の実態を踏まえ、「交通ルール守るあなたが守られる 」のキャッチフレーズの下に日常生活に密着した内容で、それぞれの場に応じた広報媒体を活用して効果的な交通安全広報を展開する。

ウ　飲酒運転根絶の推進

飲食店組合等の関係機関･団体との連携による「飲酒運転根絶署名運動」や「飲酒運転根絶市民大会の開催」など、市民との協働による飲酒運転根絶運動を推進する。

①　飲食店に対しては、交通安全関係団体等の協力を得て、飲酒運転の危険性を強く訴えるための訪問活動や書簡による要請等を強化する。

エ　自転車の安全利用の推進

自転車を利用する者に、自転車は本来車両であること、道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解させ、その周知徹底を図る。

①　自転車利用者のマナーの向上を図り、自転車乗車中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、歩行者に配慮した歩行通行、無灯火走行の防止等､自転車の正しい乗り方に関する普及啓発活動を推進する。

特に、中学生・高校生に対し交通ルール・マナーの向上を図るため、関係機関・団体が教育委員会と連携し、中学校・高校教育の場における交通安全教育を推進する。

②　自転車の安全装置の使用方法等について、正しい知識の普及促進に努めるとともに、自転車の点検整備等の重要性について、様々な活動を通じて普及を図り、自転車利用者の保守管理に対する自己責任の醸成に努める。

③　毎月１５日の自転車交通安全の日に、交通指導員や民間ボランティアによる、自転車の交通ルール・マナー違反に対する街頭指導を強化し、自転車マナーの向上を図る。

④　幼児が同乗する自転車の危険性についての広報啓発を推進するとともに、自転車に同乗する幼児の自転車用ヘルメットの使用を促進する。

オ　後部座席等におけるシートベルトの着用の推進

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、後部

座席を含めた着用の推進を図る。(平成１７年１０月現在における宮城県内の一般道のシートベルト着用率は､運転席９７.０％､助手席９４.７％、後部座席７． ７％　宮城県警察、社団法人日本自動車連盟調べ)

カ　チャイルドシートの正しい着用の徹底

チャイルドシートの着用効果及び正しい着用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育所、病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい着用の徹底を図る。

特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化する。また、チャイルドシートと座席との適合表の公表の促進、製品ごとの安全性に関する比較情報の提供、分かりやすい取扱説明書の作成等、チャイルドシート製作者又は自動車製作者における取組を促すとともに、販売店等における利用者への正しい使用の指導・助言を推進する。

キ　反射材の普及促進

夜間における歩行者及び自転車利用者の交通事故防止に期待ができる反射材の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報活動を推進するとともに､反射材の視認効果､使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施を推進する。

ク　効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報については、各種の広報媒体を活用して、交通事故の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者に関する内容を取り入れた広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施する。

①　家庭、学校、職場、地域等と一体となったキャンペーンや、官民が一体となった各種の広報媒体を通じての集中的なキャンペーン等を積極的に行うことにより、高齢者の交通事故防止、シートベルトの正しい着用の徹底、若年運転者の無謀運転の防止、違法駐車の排除等を図る。

②　交通安全に果たす家庭の役割が極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、行政区等を通じた広報等により、家庭に浸透するきめ細かい広報の充実に努め、子供、高齢者等を交通事故から守るとともに、暴走運転、無謀運転、飲酒運転等を追放する。

③　市は、民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、全市民的気運の盛り上がりを図るため、報道機関の理解と協力を求める。

ケ　その他の普及啓発活動の推進

①　高齢者の交通事故防止に関する国民の意識を高めるため、高齢者交通安全マークの普及・活用を図るとともに、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について科学的な知見に基づいた広報を積極的に行う。また、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢運転者標識（高齢者マーク）を取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。

② 薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し，これら違反の防止を図る。また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ交通情報板等を活用するなどして自動車及び自転車の前照灯の早期点灯を促す。

③ 市民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を図ることができるようインターネット等を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供に努める。

④ 自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、自動車の正しい使い方、点検整備の方法に係る情報、交通事故の概況等の情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者、自動車製作者等の情報の受け手に応じ適時適切に届けることにより関係者の交通安全に関する意識を高める。

⑤ 学識経験者と参加者による討議等により、交通安全活動に新しい知見を与え、交通安全意識の高揚を図ることを目的とした各種会議を開催する。

（４） 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等

交通安全を目的とする民間団体等については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を支援する。

ア 民間団体等の育成指導

① 交通安全協会が交通安全意識高揚の推進施策として行う講習会や各種行事などの安全活動に対し、効果的に行われるよう支援を強化する。

② 交通安全母の会の育成指導に努め、地域・職域ぐるみで自主活動を促進する。

③ 自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう交通安全県民総ぐるみ運動等の機会を利用して働き掛けを行う。

（５） 住民の参加・協働の推進

交通の安全は、住民の安全意識により支えられていることから、住民自らが交通安全に関する自らの意識改革を進めることが重要である。このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、市、民間団体、事業主等と住民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に進める。

３ 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、このため、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転教育等の充実に努める。

（１）　運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実を図るとともに、免許取得時及び免許取得後においては、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を行う。

ア　高齢運転者対策の充実

高齢者が安全に運転を継続できるよう支援する施策を充実させる観点から、安全運転の能力を維持・向上させるための教育を充実させるとともに、個々の運転適性に応じて運転継続の可否をよりきめ細かく判断できるようにするための指導を推進する。

イ　前後シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

交通事故死者の大半がシートベルト非着用者であることから、運転者、助手席同乗者はもとより、後部座席同乗者に対するシートベルト着用効果及び正しい着用方法についての指導及び非着用者に対する取り締まりによるシートベルト着用の徹底を図るとともに、幼児、子供の自動車同乗中の事故防止のためチャイルドシートの着用徹底キャンペーンの展開によるチャイルドシート着用率の向上を図る。

ウ　安全運転励行の推進

運転者の運転中の過労、病気等を原因とする交通事故を未然に防止するため、運転者に対し、健康管理を徹底し、安全運転の励行に努めるよう意識の高揚を図る。

また、運転者の過労運転等による交通事故を未然に防止するため、自動車運送事業者等に対し、適正な運行管理の徹底を図る。

４　車両の安全性の確保

自動車には走行に伴い磨耗・劣化する部品や時間の経過とともに劣化する部品等が多く使用されており、 適切な保守管理を行わなければ、不具合に起因する事故等のおそれが大きくなることから、適切な自動車の保守管理をするとともに、自動車検査による安全性の確保を図る。

（１）　不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている　不正改造や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を展開し、広報活動の推進、関係者への指導等を強化することにより、不正改造防止について、自動車使用者及び自動車関係事業者等の認識を高める。

（２）　自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）及び普通自転車に係る型式認定制度を活用する。また、自転車利用者に対し定期的に自転車安全整備店において点検整備を受ける気運を醸成するとともに、点検整備の確保及び自転車の正しい利用方法等の指導を目的とした自転車安全整備制度の充実を図る。

５　暴走族対策の強化

「暴走族根絶の推進に関する条例」に基づき、全ての関係者と一体となった暴走族根絶推進事業の各種施策を的確かつ効果的に推進し、市民生活の安全と平静を確保する。

ア　暴走族根絶推進事業の推進

暴走族根絶気運の醸成及び家庭、学校等における青少年の指導の充実暴走族根絶の気運を高めるため、報道機関、車両販売店等の理解と協力を求めつつ、広報活動を積極的に行う。

また、家庭、学校、職場、地域等における青少年に対する適切な指導の実施等を促進する。この場合、暴走族問題と青少年の非行問題との関連性にかんがみ、青少年育成団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成の施策を推進する。

イ　暴走行為をさせないための環境づくり

暴走族の集合場所として利用されやすい施設等の管理徹底を図り、暴走族を集合させない環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関･団体等が協力し､暴走行為ができない道路環境づくりを積極的に行う。

６　救助・救急体制の整備

交通事故に起因する救助･救急事象の複雑多様化に対応するため、 関係機関との連携により､救助･救急体制の充実強化を図る。

（１）　救助・救急体制の整備・拡充

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限度にとどめるため、次により救助・救急体制の整備・拡充を図る。

ア　救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助活動の増大及び事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため､救助体制を整備､拡充し､救助活動の円滑な実施を図る。

イ　集団災害時の救急・救助体制の整備

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び (※) 災害医療チームの活用等の集団災害時の救急・救助体制を推進する。

※　災害医療チーム=ＤＭＡＴ/厚生労働省により災害急性期活動できる機動性を持った

トレーニングを受けた医療チーム

ウ　応急手当の普及

交通事故による負傷者の救命効果を向上させるたには、心臓停止後３～４分以内に心臓マッサージを含む心肺蘇生法等の応急手当を行うことが効果的であり、交通事故現場に居合わせた関係者等により、負傷者に対する迅速かつ適切な応急手当が、一般に行われるようにする必要がある。

このため、自動体外式除細動器（ＡＥＤ）の使用法を含めた心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社、民間団体等の関係機関においては、指導資料を作成・配布及び講習会の開催を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。

エ　救急関係機関の協力関係の確保

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図る。

7　損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

交通事故被害者等を支援するため、犯罪被害者等基本法等の下、交通事故被害者等のための施策を総合的に推進する。

（1）　損害賠償の請求についての援助等

ア　交通事故相談所等の活用

交通事故被害者等の救済対策のために、県交通事故相談所や関係機関等で、交通事故当事者が活用できるよう広報誌等を利用し、交通事故相談活動の周知徹底を図る。

イ　損害賠償請求の援助活動等の強化

交通事故被害者の救済と援助活動を強化するため、法務局及び人権擁護委員による人権相談の一環としての交通事故に関する相談、また、行政評価局及び行政相談員による行政相談の一環として交通安全に関する相談をそれぞれ積極的に取り扱い、交通事故相談の活性化を図り、交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助に関する業務の充実を図る。

ウ　自動車事故被害者等に対する援助措置

自動車事故被害者等に対する援助のため、関係機関が緊密な連携を保ち被害者等が社会保障制度各般の援助措置をできるかぎり利用できるよう努める。

被害者等が利用できる社会保障制度としては、自動車事故対策機構が行う交通遺児等貸付及び重度後遺障害者介護料の支給、交通遺児（海難遺児を含む）を養育している世帯に対する教育手当支給、交通遺児育英会の奨学金貸付、並びに県が行う交通遺児等高等学校授業料免除事業がある。

第２章　鉄道交通の安全

第１節　鉄道事故のない社会を目指して

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道は、市民生活に欠くことのできない交通手段である。しかし、ひとたび列車の衝突や脱線等が発生すると、多数の死傷者を生じるおそれがある。このため、市民が安心して利用できる一層安全で安定した鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要がある。

１　鉄道事故の状況等

鉄道事故の状況

阿武隈急行線の全区間における重大運転事故は、平成 12 年から平成 23 年までについては、下表のとおりである。（重大運転事故のない年は、記載していない。）

	H12	H13	H14	H16	H18	H20	H21	計
人身事故		1（死）	1（死）	1（死）	**①（死）**			4
踏切事故	1（死）	**①（軽）**		**①（死）**		**①（死）**	1（物損）	5

○は、角田市内での発生事故件数

この表から、平成 12 年から平成 21 年において９件の重大事故が発生している。

しかし、平成 22 年・23 年においては、事故は発生していない。

また、角田市内における事故件数を見ると全体の約４割を占めており高い数値となっている。

この他に、全区間での事故に至っていない踏切支障５１件、公衆立入７７件、置き石８件、ホーム転落１件が発生している。

２　交通安全計画における目標

【目標】鉄道交通事故件数ゼロを目指す

列車の衝突や脱線等により乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要である。また、近年の運転事故等の特徴等を踏まえ、ホームでの事故等を含む運転事故を防止することが重要である。

第２節　鉄道交通の安全についての対策

１　今後の鉄道交通安全対策を考える視点

列車の衝突や脱線等がひとたび発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがある。また、踏切障害事故とホームでの事故等の人身障害事故を防止しなければならない。

安全で安定した鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止とともに、利用者等の関係する事故を防止するため、効果的な対策を講ずるべく総合的な視点から施策を推進していく。

２　講じようとする施策

（１）　鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要がある。このため、運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図る。

（２）　鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の約 90％以上を占める踏切障害事故と人身障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。このため、安全設備の正しい利用方法の表示の整備等により、利用者等へ安全に関する知識を分かりやすく、適確に提供する。また、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下，交通安全県民総ぐるみ運動等において広報活動を積極的に行い鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

（３）　大規模事故の対応及び救急・救助活動の充実

大規模な事故等の発生に対して、関係機関及び鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ適確な情報の収集・連絡を行う。

さらに、輸送障害等の社会的影響を軽減するため、鉄道事業者に対し列車の運行状況を適確に把握して、乗客への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導する。

また、避難誘導，救急・救助活動を迅速かつ適確に行うため、主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を推進する。

第３章　踏切道における交通の安全

1.　踏切事故のない社会を目指して

　踏切事故は、長期的には減少傾向にあるが、改良すべき踏切がなお残されており、引き続き踏切事故防止策を推進することにより、踏切事故のない社会を目指す。

2.　踏切道における交通の安全についての目標

“ 踏切事故件数ゼロを目指す „

3.　踏切道における交通の安全についての対策

＜視点＞

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進

＜4 つの柱＞

①　踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進

②　踏切保安設備の整備等の実施

③　踏切道の統廃合の促進

④　その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

第１節　踏切事故のない社会を目指して

１　踏切事故の状況等

平成 12 年からの全区間における踏切事故は、５件発生しており、角田市内の発生状況は死亡事故２件、軽傷事故１件が発生している。

角田市内の踏切箇所は、遮断機・警報機付き踏切５箇所、遮断機・警報機なし踏切２箇所の合計７箇所がある。

また、事故に至っていない踏切支障件数は全区間で５１件と多く、大事故につながる可能性が高い。

２　交通安全計画における目標

踏切事故は、長期的には減少傾向にある。しかし、角田市内における踏切事故は、全区間の踏切事故の約６割を占めるなど、改良すべき踏切道がなお残されている現状である。

こうした現状にかんがみ、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、諸施策を総合的に推進することにより、「踏切事故件数ゼロ」を目指すものとする。

第２節　踏切道における交通安全の対策

１　講じようとする施策

（１）　踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進

自動車が通行する踏切であって、踏切道の幅員が接続する道路より狭いもの等については、構造改良等を推進する。

また、自動車交通量が多い主要な道路との交差に係るもの等については、立体交差化を実施することにより踏切道の除去を促進するとともに、道路の新設・改築に当たっても極力立体交差化を図る。

（２）　踏切保安設備の整備等の実施

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行う。

（３）　踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回の状況等を勘案して、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合をすすめるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進する。

（４）　その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じ、踏切道予告標、踏切信号機、歩行者等のための横断歩道橋等の設置を進める。

また、踏切事故は、直接横断、落輪等に起因することが多いことから、自動車運転者や歩行者等に対し、交通安全意識の向上を図る必要があり、このための広報活動等を強化推進する。